

NOTAT

Dato 14. oktober 2008
Dok.id
J. nr. 500-44
Kollektiv trafikkontoret

Høringsnotat for høring af lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om jernbane

Forslag til lov om ændring af lov om trafikskaber og lov om jernbaner den 11. januar 2008 sendt i høring til følgende:

Danske Regioner
Kommunernes Landsforening
Nordjyllands Trafikskab
Midttrafik
Sydtrafik
Fynbus
Movia
BAT
DSB
DSB S-tog A/S
DSB First
Arriva
A/S Lollandsbanen
A/S Hads-Ning Herreders Jernbane
Lokalbanen A/S
Lemvigbanen
Nordjyske Jernbaner A/S
Vestsjællands Lokalbaner A/S
Vestbanen A/S ved Arriva
Dansk Jernbaneforbund
Dansk Erhverv
Jernbanernes Arbejdsgiverforening
HTS Handel, Transport og Service
Dansk Kollektiv Trafik
Metroselskabet I/S

Desuden har lovforslaget været tilgængelig på høringsportalen.

Transportministeriet har modtaget høringssvar fra Danske Regioner, KL, DSB, Movia, Sydtrafik, Fynbus, Midttrafik og Danske Kollektiv Trafik.



Danske Regioner foreslår, at der formuleres en betingelse om enighed vedrørende takstfastsættelse i tilfælde, hvor trafikskab og jernbanevirksomheder aftaler, at trafikskabet skal omfatte ét takstområde.

Kommentar:

Det vurderes ikke, at der i lovforslaget er behov for at fastsætte betingelser om enighed om takstfastsættelsen i tilfælde, hvor trafikskab og jernbanevirksomheder aftaler, at trafikskabet omfatter ét takstområde. Det står således parterne frit at aftale sådanne betingelser.

Danske Regioner foreslår, at det præciseres at passage af en trafikskabsgrænse er lig med passage af en takstområdegrænse.

Kommentar:

Af lovforslagets § 1, nr. 3 vedrørende § 6, stk. 1 i lov om trafikskaber fremgår, at der skal indgås aftaler om inddeling af trafikskabets område i et eller flere takstområder. Dette indebærer, at passage af en trafikskabsgrænse i takstsystemmæssig forstand svarer til passage af en takstområdegrænse.

Danske Regioner foreslår, at der beskrives en ændringsprocedure for takstområdeinddelingen.

Det vurderes, at der ikke er behov for at beskrive en ændringsprocedure for takstområdeinddelingen. Det står aftaleparterne frit at aftale en ændringsprocedure som en del af en aftale om takstområdeinddeling af trafikskabet. I øvrigt kan ministeren efter § 1, nr. 3 fastsætte inddelingen af takstområderne, både hvis aftaleparterne ikke kan nå til enighed om inddelingen inden den 31. december 2009, og hvis aftaleparterne ikke kan nå til enighed om, hvorvidt en aftale, som parterne tidligere har indgået, skal ændres.

Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik finder, at ministerens mulighed for at fastsætte takstområdeinddelingen ved uenighed jf. § 1, pkt. 3 udgør en reel udhuling af jernbaneoperatørernes takstkompetence og foreslår, at der som minimum indarbejdes en ankemulighed i relation til ministerens afgørelse.

Kommentar:

Ministerens afgørelse ved uenighed om takstkompetence vurderes ikke at udhule jernbanevirksomhedernes takstkompetence, idet ministerens afgørelse vil tage udgangspunkt i den fordeling af takstkompetencen mellem jernbanevirksomhederne og trafikskabet, som følger af lovændringen. Det vurderes således ikke, at der på den baggrund er behov for en ankemulighed i relation til ministerens afgørelse.



Efter **DSB's** opfattelse bør lovforslagets § 1 nr. 4 omformuleres således, at ordet "billet" erstattes med ordet "rejsehjemmel".

Kommentar:

Lovforslaget er ændret i overensstemmelse med DSB's forslag.

Efter **DSB's** opfattelse bør lovforslagets § 2 nr. 2, der vedrører § 12, stk. 4 i lov om jernbane, afstemmes efter lovforslagets § 1, nr. 4 (§ 6 a, stk. 5). DSB foreslår følgende formulering af 2. punktum i § 12, stk. 4: "Jernbanevirksomheder, der driver regional personbefordring mellem stationer i Hovedstadsområdet, er desuden underlagt de bestemmelser om takstfastsættelse i Hovedstadsområdet, der gælder i medfør af lov om trafikkselskaber § 6 a, stk. 5."

Kommentar:

Lovforslaget er ændret i overensstemmelse med DSB's forslag.

Movia bemærker til lovforslagets § 2, nr. 2, der vedrører § 12, stk. 4 i lov om jernbane, at Movia netop ikke har takstkompetencen i hovedstadsområdet, men deler denne med Metroselskabet og jernbanevirksomhederne, jf. lovforslagets § 1, nr. 4 der vedrører § 6 a, stk. 5 i lov om trafikkselskaber.

Kommentar:

Lovforslaget er ændret som følge af DSB's forslag, som nævnt ovenfor. Hermed er der taget højde for Movias bemærkning til lovforslagets § 2, nr. 2, der vedrører § 12, stk. 4 i lov om jernbane.

FynBus og **Sydtrafik** finder ikke, at lovforslaget sikrer trafikkselskabets takstkompetence for de korte rejser, idet mange af disse rejser i praksis vil passere en takstområdegrænse.

Kommentar:

Det er hensigten, at takstområdegrænserne placeres således, at korte rejser med bus over en takstområdegrænse så vidt muligt undgås. Der må dermed forventes et begrænset antal korte busrejser over en takstområdegrænse. Det vil formodentlig ikke være muligt fuldt ud at undgå korte busrejser over en takstområdegrænse, ligesom at det formodentlig ikke vil være muligt at sikre, at længere rejser med tog altid overskrider en takstområdegrænse. Det er Transportministeriets opfattelse, at der ved etablering af takstområderne kan opnås en balancering af takstkompetencen, hvor der tages hensyn til alle parter.



FynBus og **Sydtrafik** bemærker, at den politiske aftale om takstkompetence, der omtales i lovforslagets bemærkninger side 5 og side 11, kan betyde en opdeling af trafikselskaberne i takstområder på i størrelsesorden 35-40 km, hvilket indebærer, at trafikselskabernes takstkompetence minimeres til et absolut minimum.

Kommentar:

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger, er baggrunden for fastsættelse af takstkompetence i den omtalte politiske aftale hensynet til de respektive parterers provenudannelse, hvor trafikselskaberne henter 90 pct. af billetindtægterne fra rejser kortere end 38 km. Det bærende princip ved inddelingen af trafikselskabet i takstområder er således, at trafikselskabet skal have takstkompetencen for rejser kortere end 35-40 km, hvilket dog ikke nødvendigvis indebærer, at trafikselskabet opdeles i takstområder i størrelsesorden 35-40 km.

Midttrafik finder, at det er uklart, hvordan princippet om 35-40 km som udgangspunkt for fordelingen af takstkompetencen skal anvendes. Endvidere bemærker Midttrafik, at en betydelig del af Midttrafiks indtægter stammer fra rejser på mere end 35 km.

Kommentar:

Som beskrevet ovenfor er det bærende princip ved inddelingen af trafikselskabet i takstområder, at trafikselskabet skal have takstkompetencen for rejser kortere end 35-40 km. Trafikselskaberne vil, som Midttrafik bemærker, have indtægter for rejser, der er længere end 35-40 km, hvormed både trafikselskaberne og jernbanevirksomhederne har en interesse i disse rejser. Trafikselskabet og jernbanevirksomhederne skal derfor, som det fremgår af lovforslagets § 1, nr. 4., så vidt muligt indgå aftale om fastsættelse af taksterne.

FynBus foreslår, at trafikselskaberne, udover takstkompetencen indenfor et takstområde, også tildeles takstkompetencen for rejser mellem 2 takstområder.

Kommentar:

Forslaget vurderes i en række tilfælde at kunne forrykke balancen i takstkompetencen mellem trafikselskabet og jernbanevirksomhederne således, at trafikselskabet får takstkompetencen for en væsentlig andel af de lange rejser, som udføres i jernbanevirksomhedernes tog.

Sydtrafik anbefaler, at der nedsættes en arbejdsgruppe med henblik på at gennemarbejde problematikken ved etablere et dynamisk takstsystem med usynlige takstgrænser, hvor jernbanevirksomhederne har takstkompetencen for rejser f.eks. over 40 km.



Kommentar:

Takstsystemer med usynlige takstgrænser synes ikke at være gennemskuelige for passagerne. Endvidere skal det bemærkes, at forskellige former for fremtidige takstsystemer allerede er belyst i det analysearbejde, der blev gennemført af regeringens takstvalg, som blev nedsat i forbindelse med vedtagelsen af lov om trafikskaber nr. 582 af 24. juni 2005.

Movia finder, at formuleringen om, at der skal være én billettype for rejser med bus, metro og tog i hovedstadsområdet, forekommer uklar. Movia foreslår, at formuleringen ”alle kort- og billettyper i hovedstadsområdet skal være gældende til alle rejser med bus, tog og metro” fra afsnit 1.1.3 i lovforslagets almindelige bemærkninger skrives ind i lovteksten.

Kommentar:

Trafikskabet, jernbanevirksomhederne og i hovedstaden metroselskabet skal fortsat have mulighed for at tilbyde særlige billetprodukter, der har mere begrænsede anvendelsesmuligheder. Det vil ikke være tilfældet med den foreslåede ændring.

Movia bemærker til lovforslagets § 1, nr. 4 vedrørende § 6 b i lov om trafikskabet, at forventningen om at trafikskabet tilstræber, at taksterne bliver de samme i samtlige takstområder inden for et trafikskab, ikke afspejler den øvrige generelle særbehandling af hovedstadsområdet i lov om trafikskaber. Movia foreslår på den baggrund, at bestemmelsens sidste punktum gøres mindre kategorisk.

Kommentarer:

Trafikskaberne er som et led i kommunalreformen blevet væsentlig større. Konsekvensen af dette er særligt for visse selskaber større forskelle i kundegrundlag og dermed også betjeningsintensitet inden for samme selskab. Uanset dette vilkår bør der tilstræbes ens takster inden for trafikskaberne med henblik på at gøre takstsystemerne overskuelige for passagerne. Bemærkningen giver derfor ikke anledning til ændringer i formuleringen af sidste punktum af lovforslagets § 1 nr., 4.

Movia finder, at det pga. de usikre pendlingsdata er problematisk at tillægge pendlingselementet nogen betydende vægt i fordelingen af udgifterne for lokale ruter, der betjener flere kommuner.

Kommentar:

Som det fremgår af lovforslagets bemærkninger til § 1, nr. 1, vedrørende § 3, stk. 3, 5. pkt., i lov om trafikskaber ville fordelingen af udgifter ideelt set



skulle ske i forhold til kommunernes faktiske forbrug af ydelserne på de enkelte ruter, således at den enkelte kommunes andel af nettoudgiften til den samlede rute svarer til andelen af det samlede transportarbejde på ruten, som er udført af kommunens indbyggere. Da en sådan opgørelsesmetode endnu ikke er mulig, anvendes i stedet et objektivi kriterium, der fastlægger pendlernes kommunale tilhørsforhold eller - hvis et sådant ikke findes - Danmarks Statistiks opgørelser over erhvervspendlingen. Uanset at der endnu ikke findes en statistik, der fastlægger de præcise rejsemønstre, bør pendlingen alligevel indgå som et vigtigt parameter i fordelingen af udgifterne for lokale busruter, der betjener flere kommuner, idet konstruktionen understøtter, at den enkelte kommune i videst muligt omfang betaler for kommunens egne borgeres brug af trafikskabets transport.

KL finder, at detailgraden i formuleringen af den nye § 3, stk. 3, 5. pkt. er problematisk.

Kommentar:

Bestemmelsen er, som det fremgår, alene en præcisering af den gældende bestemmelse om finansiering af lokale ruter i trafikskabet på Sjælland, der betjener mere end en kommune. Præciseringen er fundet hensigtsmæssig, fordi en konkret sag har vist, at den nuværende lovtekst ikke er ganske entydig med hensyn til trafikskabets udformning af finansieringsmodel. Derimod peger bemærkningerne til den nuværende bestemmelse klart i retning af, at trafikskabet alene kan anvende én bestemt model. Det er for at rette op på dette, at lovteksten nu udbygges, således at finansieringsmodellen fremgår direkte af lovteksten.

DKT anfører, at § 1, nr. 1, vedrørende § 3, stk. 3, 5. pkt., i lov om trafikskaber, indebærer en indirekte fordeling, der samtidig er så kompliceret og administrativ tung, at det i sig selv kan medføre beslutninger fra kommunernes side om at forringe det kollektive udbud. Denne administrative konsekvens bør efter DKT's opfattelse fremgå af lovforslagets sammenfattende skema over lovforslagets konsekvenser.

Kommentar:

For det første er der ikke tale om en ændring af finansieringsmodellen. For det andet vurderes finansieringsmodellen ikke at være administrativ tung. For det tredje er der ikke nogen grund til, at finansieringsmodellen skulle medføre, at kommunerne vil forringe deres udbud af bustrafikken, idet modellen medfører, at kommunerne i videst mulige omfang betaler for kommunens egne borgeres brug af kollektiv trafik.